

MANAGUA EN BICICLETA, SERÁ UNA MANAGUA MÁS HUMANA

Alberto Javier Solórzano

Docente de Arquitectura

La ciudad de Managua y las ciudades inmediatas a ella, conocidas en términos urbanos como Managua Metropolitana, enfrentan un incremento en el tráfico vehicular que las transforma en ciudades inaccesibles y caóticas, aumentando los niveles de contaminación y congestión, lo que provoca una pérdida de los espacios públicos.

El Distrito N°02 de la Ciudad de Managua es uno de los puntos de acceso a la misma, convirtiéndose en uno de los más transitados, a pesar de ser el más reducido considerando su área y población.

El Plan Integral de Transporte para la Ciudad de Managua (2000-2015) considera entre sus prioridades la reforma del sistema de transporte en el área Metropolitana de Managua, mediante la promoción de un sistema de transporte urbano sostenible que reduzca las emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y que permita la recuperación de la ciudad como espacio de interacción humana.

Uno de los proyectos considerados es el de ciclo-vías, impulsado por el Gobierno, a través de la Alcaldía de Managua con el Instituto Regulador de Transporte de Managua (IRTRAMMA), financiado y asistido técnicamente por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con fondos GEF (Global

Environment Facility) y su afectación, considerando todos los actores que intervienen y las condiciones económicas, sociales, políticas y ambientales.

De llevarse a cabo esta intervención de carácter físico técnico, no sólo mejorará la planificación del uso de la tierra y la administración del tráfico, sino que promoverá beneficios en los ámbitos ambiental, social, cultural, recreativo, deportivo, comercial y turístico, revitalizando el territorio y la población que lo habita.

Existen diversos puntos de vista cuando se habla de ciclo-vías, sin embargo, este proyecto lo considera como el definir circuitos o tramos de ciclo-vía, en el sentido más tradicional de lo que es una infraestructura ciclística, con las condiciones propias de seguridad para los ciclistas, seguridad para los peatones y, a la vez, tratar de afectar lo menos posible la circulación automotor. Se trata de crear infraestructura vial que pueda

compartir de manera armónica el tráfico tradicional con la bicicleta y el carretón.

Esa relación está definida para viajes claramente marcados entre una zona y otra por propósitos definidos: escuela, centros escolares (para que los estudiantes puedan circular); centros laborales, zonas francas, y entretenimiento.

El propósito de entretenimiento se está trabajando en la Avenida de Bolívar a Chávez, desde la Rotonda hasta el Puerto Salvador Allende, tratando de unir importantes centros o polos (Parque Luis Alfonso Velásquez, Parque Central, Puerto Salvador Allende, etc.) de manera que se pueda recorrer cómodamente en bicicleta y con las seguridades debidas. Existe la proyección de prolongarlo hasta el sector universitario (UCA, UNI) aunque no hay vinculación directa, pero sí es un circuito importante. Ese es un modelo. El otro modelo, es el de regeneración o recuperación urbana, en este



caso se han escogido dos grandes sectores: el sector occidental, desde el Barrio Monseñor Lezcano hasta el sector de Las Brisas y Valle Dorado; el otro sector va desde el Barrio Rigoberto López Pérez hasta Ciudad Jardín.

El estudio básico realizado, identificó esos dos grandes bloques o espacios casi como ciudadelas, que tienen sus propias actividades económicas (centros escolares y centros de compras). La idea es aprovechar el potencial que existe en esos barrios, como es la presencia de aceras, siendo una de las pocas áreas de Managua que está dotada de aceras, para crear lo que se llaman espacios de recuperación urbana, principalmente trabajando el tráfico calmado. Este modelo es una intervención de tráfico que trata de reducir las velocidades del automotor a través de reductores de velocidad, pasos de cebras pintadas y semáforos, de manera que el conductor sienta que está entrando en un área donde el peatón y el ciclista tienen prioridad.

Complementariamente a este desarrollo de tráfico calmado, se ubicarían las rutas de buses, definiendo corredores especiales en las vías que tienen las condiciones adecuadas y evitar que la ruta circule por todo el territorio. Se procurará no afectar al pasajero, calculando una distancia promedio de 500 m desde donde pasa la ruta hasta los destinos finales.

El proyecto de ciclo-vía ha sido concebido desde la etapa inicial de diseño, construcción, operación y mantenimiento por los funcionarios de las entidades

involucradas. Cuando el proyecto esté totalmente listo, la operación será responsabilidad de los vecinos, con el fin de hacerla más segura. Esto implica más allá de lo que es la vía, que serían los ciclo-módulos diseñados específicamente para la ciclo-vía, con el fin de organizar a los vendedores ambulantes que normalmente ocupan estos espacios de tránsito y en ellos se prestarán servicios de venta de alimentos, bebidas, ciclo taller, ciclo parqueadero, e información. La idea es que la población se haga cargo de la operación del proyecto.